
藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画

2012(平成24)年 3月

藤 沢 市

藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画 目次

藤沢駅周辺地区再整備基本構想・基本計画の構成	1
藤沢駅を中心とした駅周辺の検討範囲の設定	2
. 藤沢駅周辺地区における概況と課題	3
1. 藤沢駅周辺地区における概況	4
2. 藤沢駅周辺地区の再活性化にむけた課題整理	14
. 藤沢駅周辺地区再整備基本構想	18
1. 地区のめざす姿と方向性	19
2. 都市構造構築の方向性	22
. 藤沢駅周辺地区再整備基本計画	24
1. 基本構想を実現するための課題	25
2. まちづくりの目標	26
3. 分野別地区整備の方針	30
4. 重点プロジェクト	54
5. 実現化にむけて	74

藤沢駅周辺地区再整備基本構想・基本計画の構成

藤沢駅周辺地区における概況と課題

1. 藤沢駅周辺地区における概況
2. 藤沢駅周辺地区の再活性化にむけた課題整理

藤沢駅周辺地区再整備基本構想

1. 地区のめざす姿と方向性
2. 都市構造構築の方向性

藤沢駅周辺地区再整備基本計画

1. 基本構想を実現するための課題

2. まちづくりの目標

- 1) まちづくりの目標
- 2) 街の骨格づくり
 - (1) 将来都市構造
 - (2) 土地利用の考え方

3. 分野別地区整備の方針

- 1) 都市機能配置・にぎわい形成に関する整備方針
 - (1) 都市機能
 - (2) 公共施設

2) 交通に関する整備方針

3) 都市環境形成に関する整備方針

- (1) 低炭素型・共生型都市の形成
- (2) 安心・安全
- (3) 景観・街並み
- (4) 文化・歴史

4. 重点プロジェクト

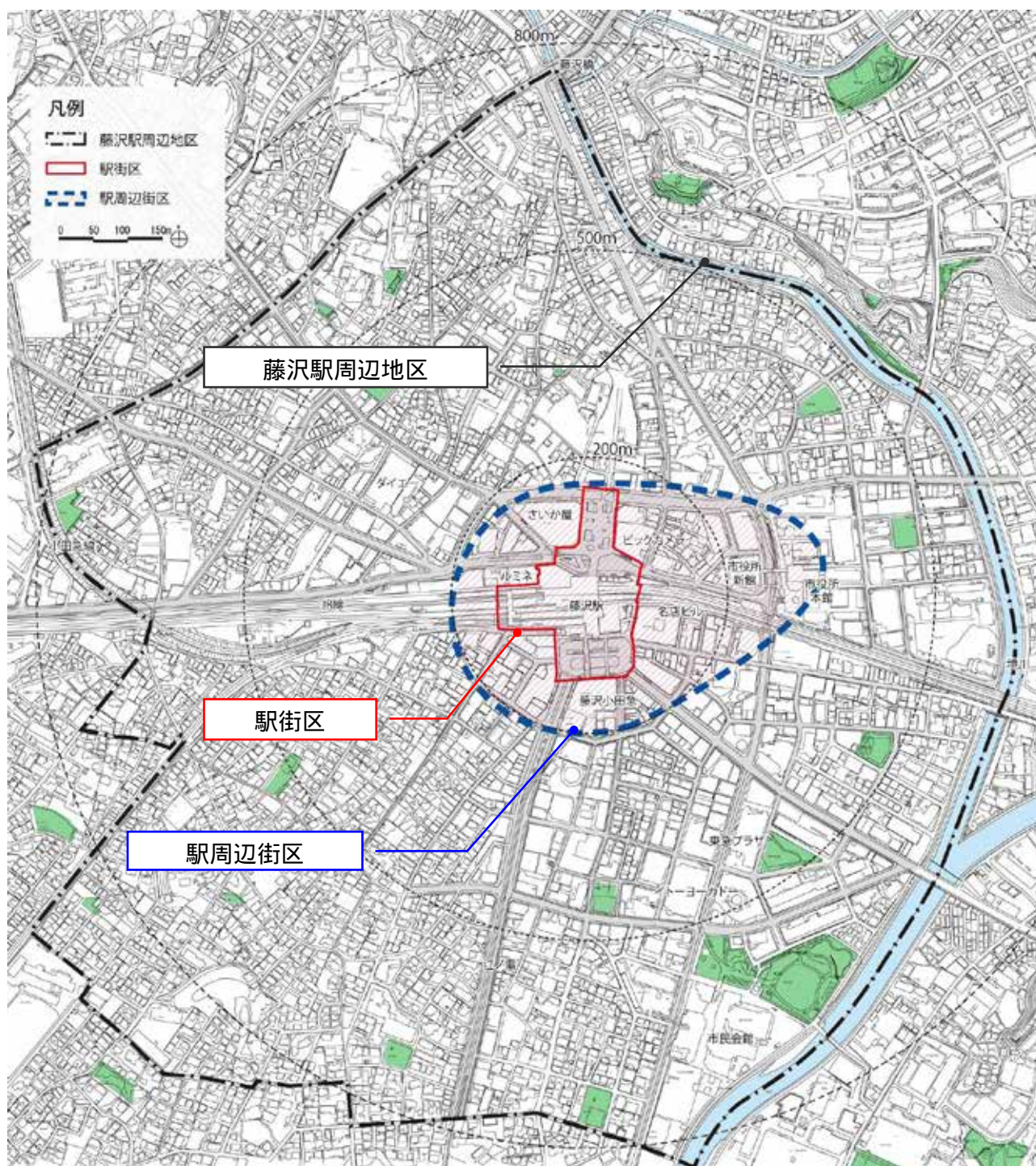
- 1) 重点プロジェクトの設定
- 2) 駅周辺街区
- 3) 北口駅前地区
- 4) にぎわい・交流

5. 実現化にむけて

- 1) 基本計画の実現にむけた取組
- 2) 基本計画の実現にむけた今後の検討について
- 3) 進行管理と見直し

藤沢駅を中心とした駅周辺の検討範囲の設定

藤沢駅周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画の対象エリア ・藤沢駅を中心に、藤沢橋(北)、市民会館(南)、境川(東)、小田急江ノ島線(西)までの約 145ha
駅街区	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅施設、南北駅前広場を含む街区
駅周辺街区	<ul style="list-style-type: none"> ・駅街区範囲に、鉄道事業者用地、周辺の主要な商業施設、市庁舎等を加えた街区



. 藤沢駅周辺地区における概況と課題

1. 藤沢駅周辺地区における概況

1) 地区の果たすべき役割

本地区は、鉄道3線、バスなどが結節する交通ターミナルであり、市内外から多くの人口が集散する場所であるとともに、行政機能、商業・業務・サービス機能、文化・交流等が集積しており、藤沢の都心部として市全体の活力をけん引する役割を担っている。

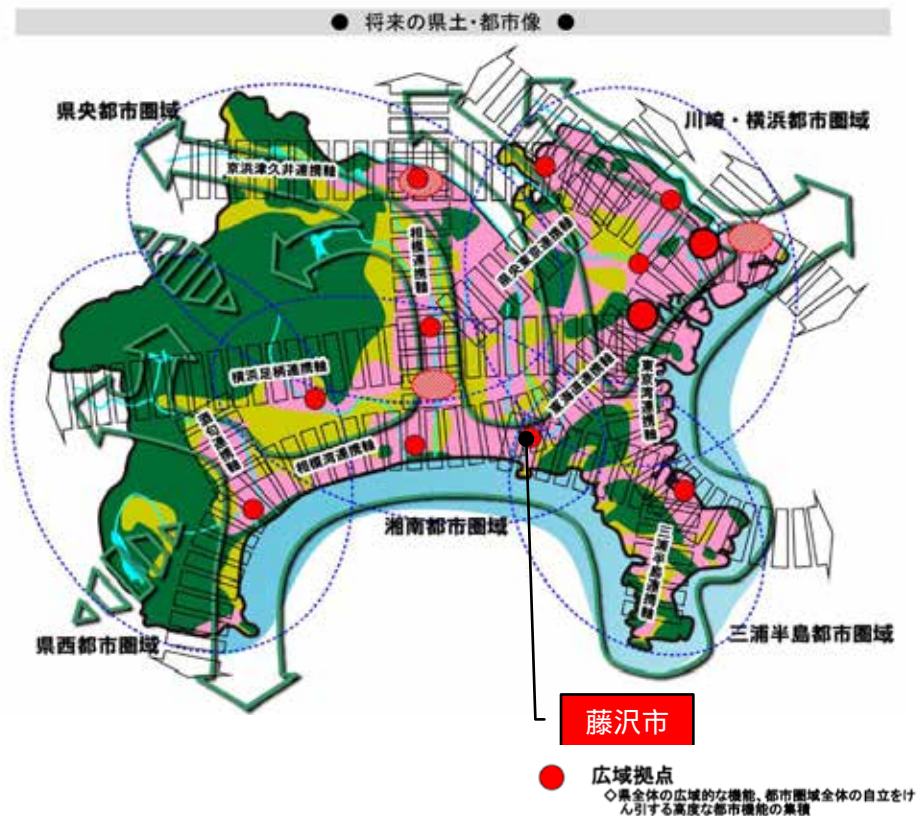
また、湘南地域における広域拠点としてこれまで役割を担っているほか、首都圏から湘南地域に訪れる際の玄関口・ターミナルとしての役割を果たしていくことが必要である。

藤沢市の広域的役割・・・湘南都市圏域の広域拠点

・「かながわ都市マスタープラン」において、藤沢市は、湘南都市圏域の「広域拠点」として、県全体の広域的な機能、都市圏域全体の自立を牽引する高度な都市機能の集積を図ることとされている。

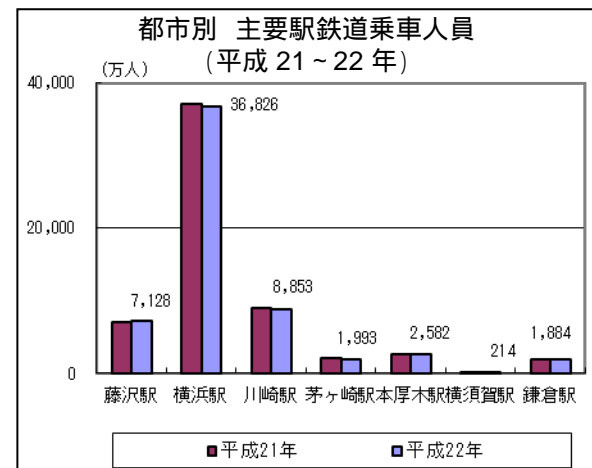
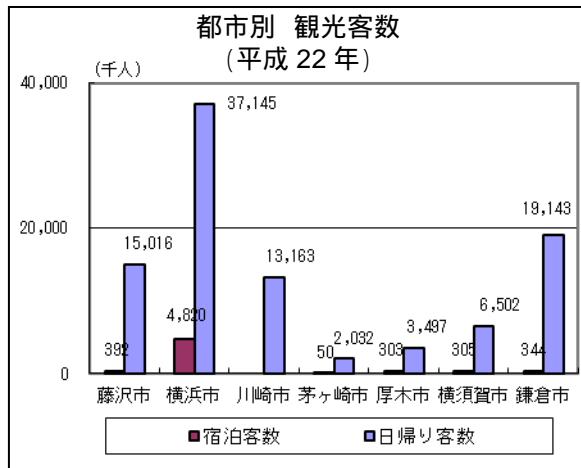
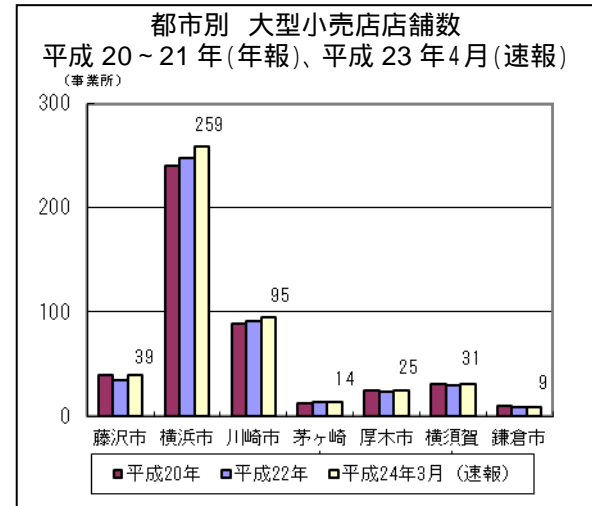
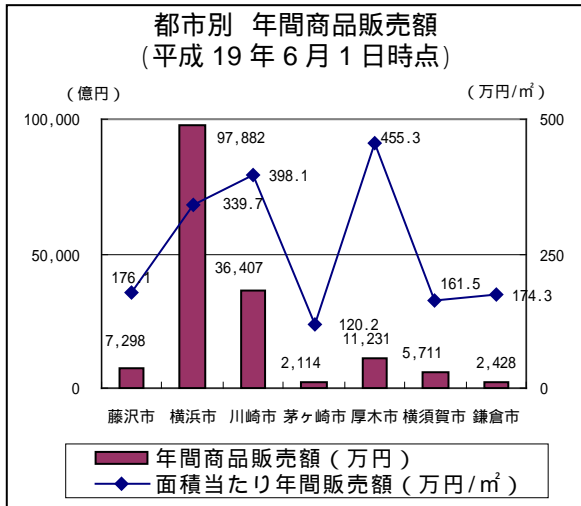
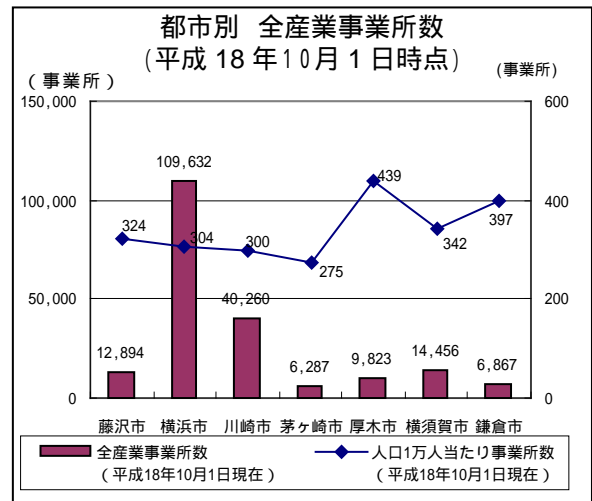
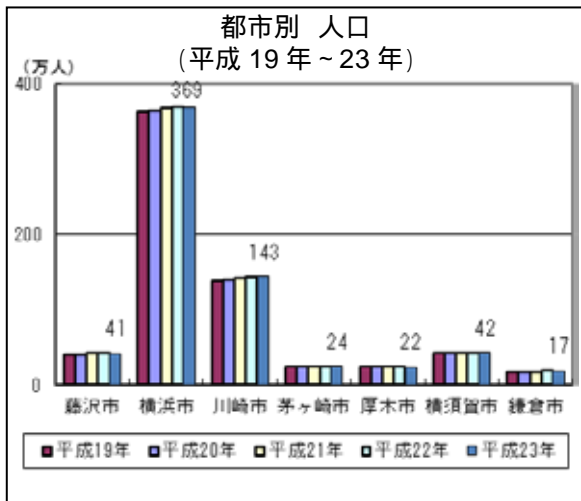
藤沢駅周辺地区の役割・・・藤沢市の都心、湘南の玄関口

・「藤沢市都市マスタープラン」において、藤沢駅周辺地区は、「本市の都心及び広域交流拠点として、湘南の玄関口としての役割を高めながら、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地をめざす。これまでに整備された都市基盤を活かし、計画的な機能や建物更新等により、商業、業務、行政、文化、都心居住機能等を充実するとともに、40万人がくらす都市の都心にふさわしい風格ある、シンボルとなる都市空間を形成する。」としている。



【広域拠点としての状況】

- ・平成 23 年 10 月時点の藤沢市の人口は 41.3 万人で、増加傾向は継続している。県内シェアは 4.6%であり、県内 5 番目の人口規模となっている。
- ・藤沢市の事業所数の県内シェアは 4.5%、商業事業所数は 4.8%であり、県内の主要な商業・業務集積地となっている。
- ・平成 24 年 3 月時点で藤沢市内の大型小売店舗数は 39 店舗となっており、平成 23 年度には湘南テラスモール等が開業している。
- ・藤沢市への年間観光客数は平成 22 年度が 1,541 万人で増加傾向を維持しているが、そのうち宿泊客数は 2.0%にとどまり、日帰り客が主体となっている。



資料：県勢要覧

2) 商業・業務環境の状況

全国的に多くの中心市街地が停滞している状況と同様、本地区においても年間商品販売額の低下等、活力が低下傾向にある。また、市内では、湘南テラスモールが開業する等新たな商業拠点の整備が進行し、本地区の商業地としての方向性、役割分担について検討が必要である。

【大型店の配置・動向】

- ・平成 23 年度末時点で、藤沢駅周辺の大規模小売店舗は 11 店舗あり、店舗面積の合計は 105,356 m²となっている。

【空き店舗の状況】

- ・駅前周辺では、1階部分にはほとんど空き店舗は見られないが、3階以上の中高層部分が空き店舗となっている箇所が見られる。
- ・1階の空き店舗は、駅から離れた商店街の一部に見られ、特に、北口の商店街では、空き店舗が通りで連続している箇所も見られる。

図 中心市街地における一階空き店舗状況および大規模小売店舗立地状況

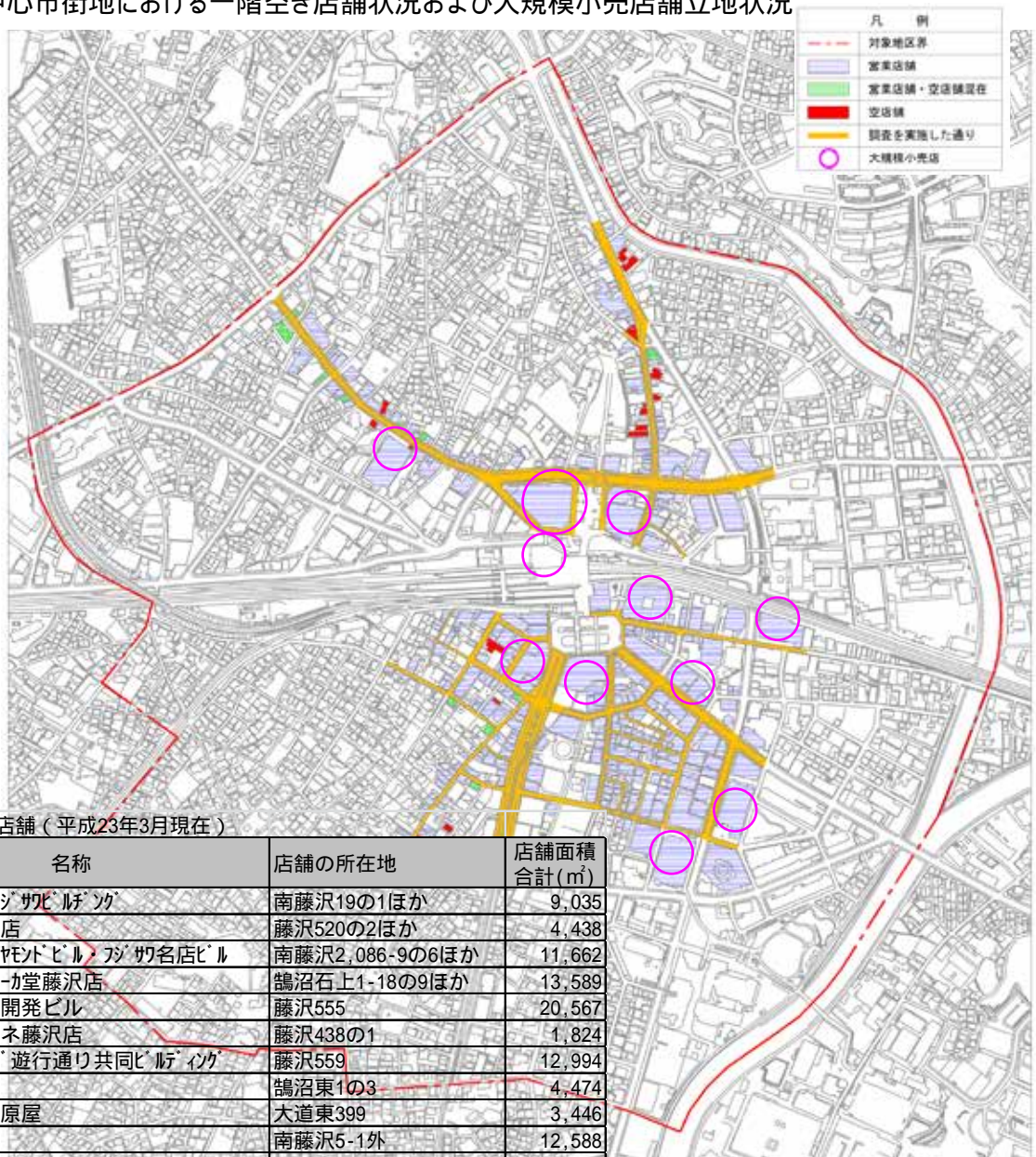


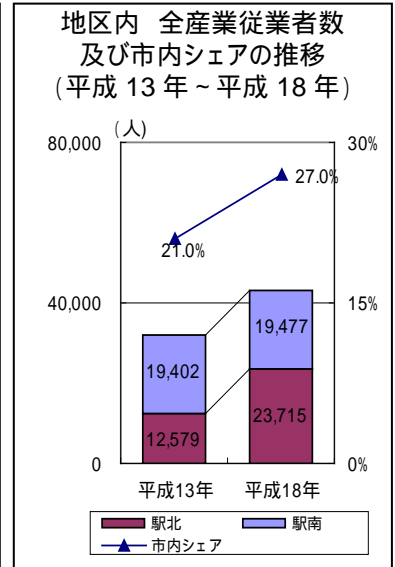
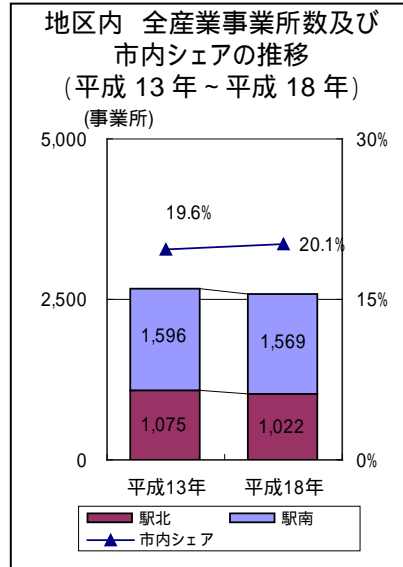
表 地区内の大規模小売店舗（平成23年3月現在）

名称	店舗の所在地	店舗面積合計(m ²)
オーケジャンボ・フジサビルディング	南藤沢19の1ほか	9,035
ダイエー藤沢店	藤沢520の2ほか	4,438
C Dビル・ダイヤモンドビル・フジの名店ビル	南藤沢2,086-9の6ほか	11,662
株式会社イトーヨーカ堂藤沢店	鵜沼石上1-18の9ほか	13,589
藤沢駅北口再開発ビル	藤沢555	20,567
株式会社ルミネ藤沢店	藤沢438の1	1,824
増田ビルディング 遊行通り共同ビルディング	藤沢559	12,994
藤沢プラザ	鵜沼東1の3	4,474
株式会社 田原屋	大道東399	3,446
江ノ電ビル	南藤沢5-1外	12,588
ニューフジサビル	藤沢430	10,739
店舗面積合計		105,356

資料：大規模小売店舗一覧（神奈川県商工労働局）

【事業所の状況】

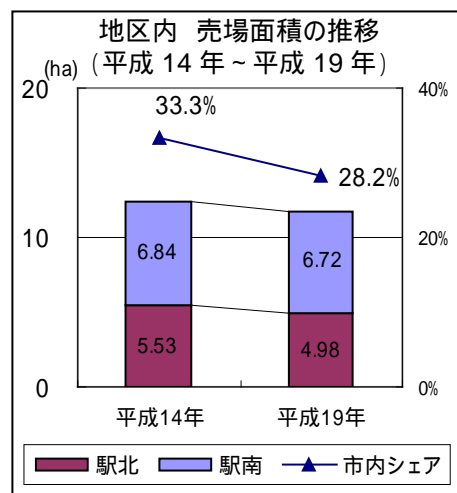
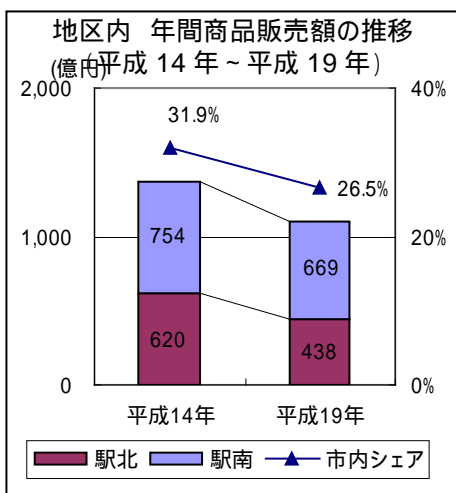
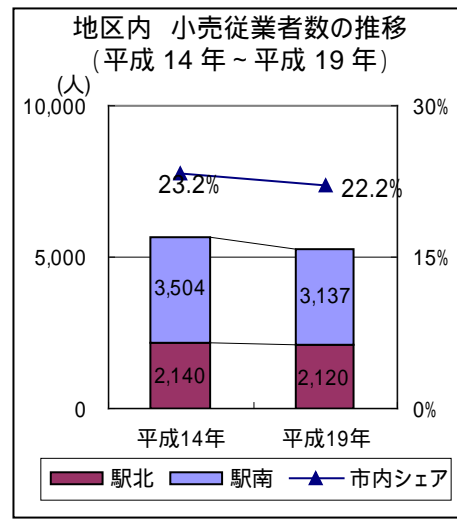
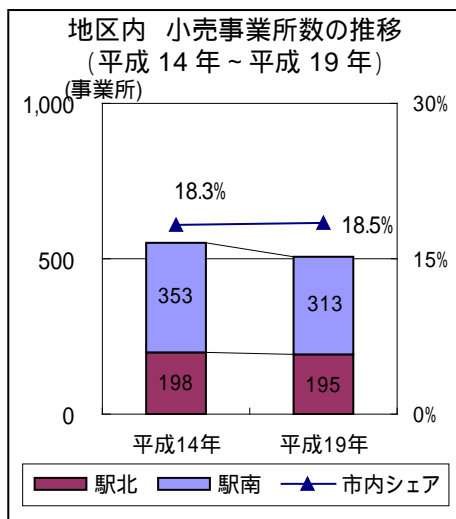
- ・平成 18 年における藤沢駅周辺地区の事業所数は 2,591 事業所で、平成 13 年より 80 事業所減少している。
- ・一方、同年の従業者数は 43,192 人で、平成 13 年より 11,211 人と大幅な増加が見られ、町丁字別では、藤沢で 12,898 人の増加となっている。



資料:事業所・企業統計調査(平成 13 年度、平成 18 年度)

【小売業の状況】

- ・平成 19 年における藤沢駅周辺地区の商業事業所数は、508 事業所で、平成 14 年より 43 事業所減少している。
- ・事業所数、従業者数、年間商品販売額、売場面積ともに減少傾向にありますが、特に年間商品販売額の市内シェアが 31.9%から 26.5%に大幅に減少しており、駅周辺地区の商業集積の求心力の低下が見られる。



3) 地区のストックの状況

本地区には都心部として様々な公共施設や民間施設のストックが分布し利便性の高い地区を形成している。しかし、社会状況変化や、街の成熟化・老朽化に伴う建物や機能更新を見据えながら、再生・充実のあり方、誘導策について方向性を整理する必要がある。

【土地利用】

- ・駅を中心に大規模な商業・業務利用が行なわれている。駅周辺の商店街では店舗併用住宅利用が行なわれるほか、周辺部においては、住宅利用が多く見られる。
- ・地区全体約 150ha のうち、住宅用地が 54.9ha(36.7%)で最も多く、商業用地 24.3ha(16.3%)、文教・厚生用地 7.1ha(4.7%)、公共施設用地 5.4ha(3.6%)となっている。

表 土地利用現況

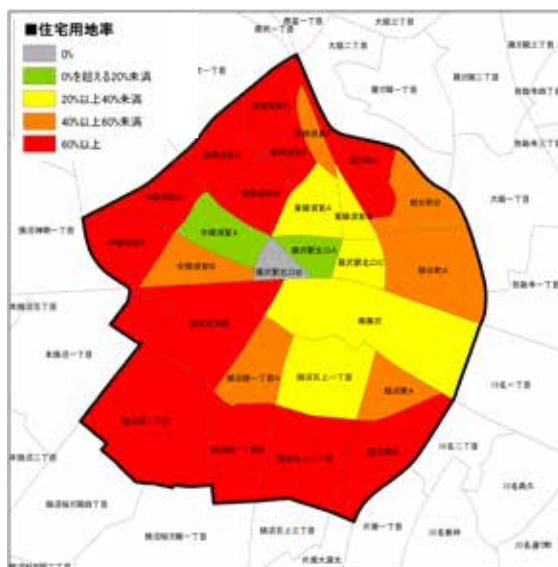
土地利用分類		面積 (ha)	構成比 (%)
自然的土地利用		5.6	3.7%
都市的 土地 利用 1	専用住宅	54.9	36.7%
	商業用地(併用・専用)	24.3	16.3%
	業務施設用地	4.8	3.2%
	公共用地	5.4	3.6%
	文教・厚生用地	7.1	4.7%
	運輸施設用地	4.6	3.1%
	軽工業用地	0.9	0.6%
	供給処理施設	0.7	0.5%
	農地	0.1	0.1%
	都市的 土地 利用 2	広場・運動場施設用地	3.6
その他の空地		7.5	5.0%
道路用地		25.6	17.1%
鉄道用地		4.5	3.0%
総計	149.7	100.00%	

図 土地利用特化状況



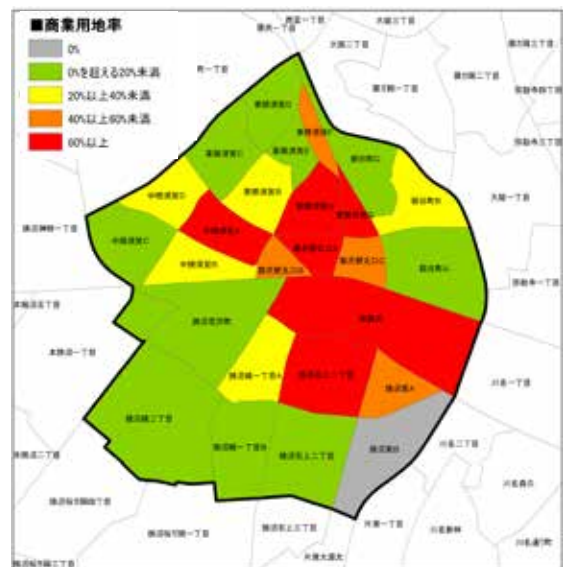
住宅・商業・業務用地率のうちの最大値

図 住宅用地率



住宅・商業・業務用地をベースとした構成比
住宅・商業・業務用地率のうちの最大値

図 商業用地率



住宅・商業・業務用地合計における商業用地
資料：平成 17 年度都市計画基礎調査

【道路ネットワーク】

- ・幹線道路は、南北の駅前広場を中心に、それぞれ、地区外へ放射状にのびる広幅員の道路ネットワークが形成されている。
- ・駅の南北をつなぐ道路ネットワークは、鎌倉片倉藤沢線のみとなっている。
- ・区画道路は、幅員 6m 未満の道路が大半を占め、特に、駅南の住宅地では幅員 4m 以下の道路も多く残っている。
- ・地区内の住宅地では、道路用地率が 10% 未満の道路ストックの不足箇所も見られる。

図 道路幅員現況



図 道路用地率（幅員 4m 以上）

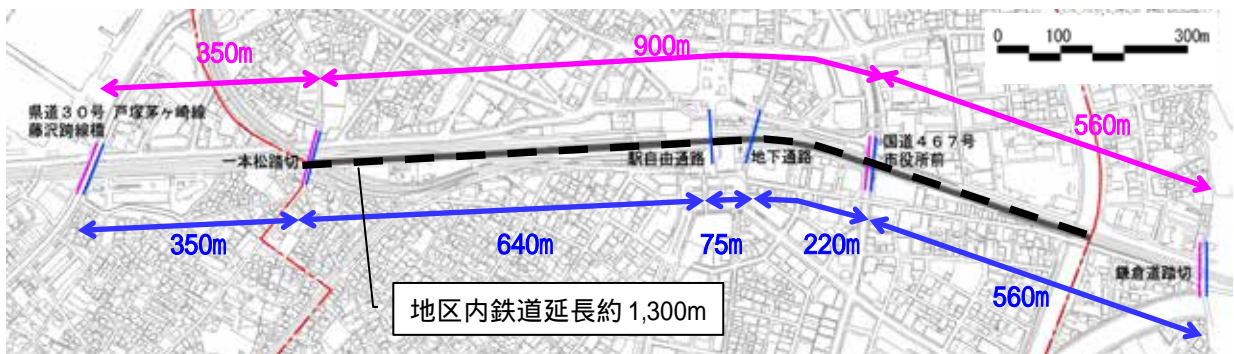


資料：平成 17 年度都市計画基礎調査

【地区の南北をつなぐネットワーク】

- ・地区内には、東西方向約 1,300m にわたって鉄道が横断しており、南北をつなぐ歩行者・自動車のネットワークが不足している。
- ・鉄道の南北をつなぐ自動車動線は、国道 467 号(市役所前)と、一本松踏切の2箇所のみとなっており、その距離は約 900m、国道 467 号(市役所前)から鎌倉道踏切までの距離は 560m である。
- ・駅の南北をつなぐ歩行者動線は、地区内に 4 箇所あります。駅自由通路・地下通路があるため、駅周辺部では平面距離が短くなっているが、駅自由通路から一本松踏切までの距離は 640m となっている。

図 地区の南北ネットワーク間の平面距離



計測方法
都市計画基礎図上で、南北を連絡する道路までの
鉄道延長を計測

— 自動車の通行箇所
— 歩行者の通行箇所

【建物ストック・老朽建物と狭隘道路の状況】

- ・駅を中心に商業・業務利用が行なわれ、地区周辺部では併用住宅による低層階の商業利用が行なわれている。また、周辺部の住宅地では低層の建物が立地している。
- ・駅前の中心部では高層の建物の立地が進んでいるが、容積率の充足率は、25%～70%にとどまり、高度利用の余地がまだ多く残っている。
- ・駅南側の住宅地では木造建物が多く、老朽化率(木造25年以上、それ以外50年以上)が25%を超える地区が見られる。
- ・また、木造住宅の延床率及び建物老朽化率が高い地区では、幅員4m以下の狭隘道路の分布が多く見られる。

図 建物用途特化状況



図 建物階数現況

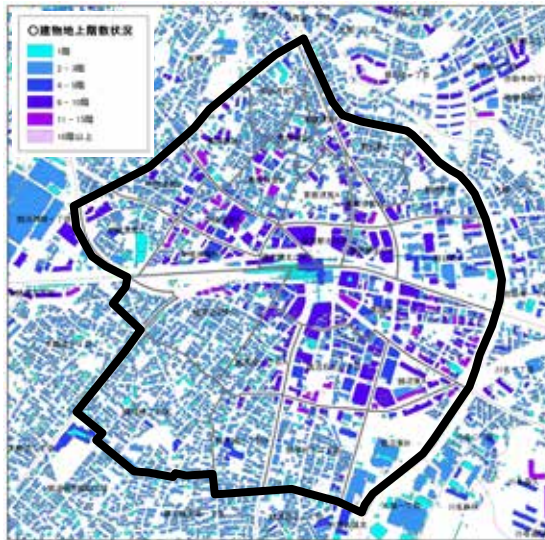


図 建物構造現況



図 容積率充足率

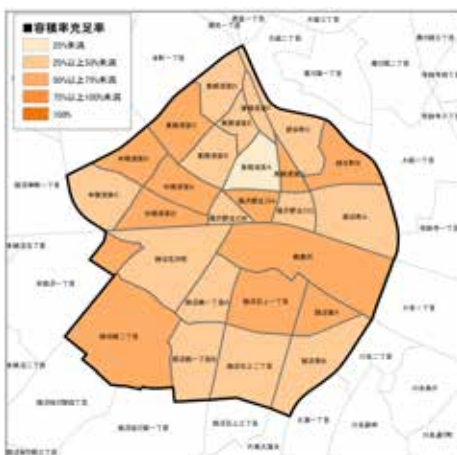


図 木造延床率

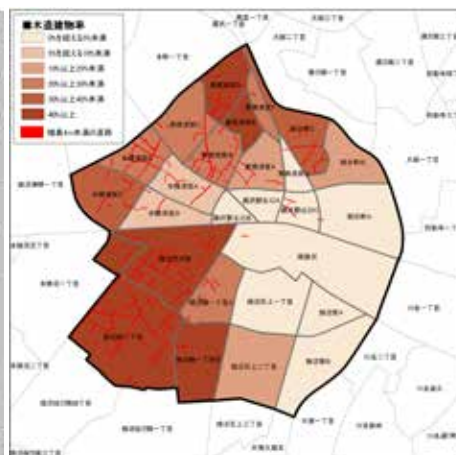
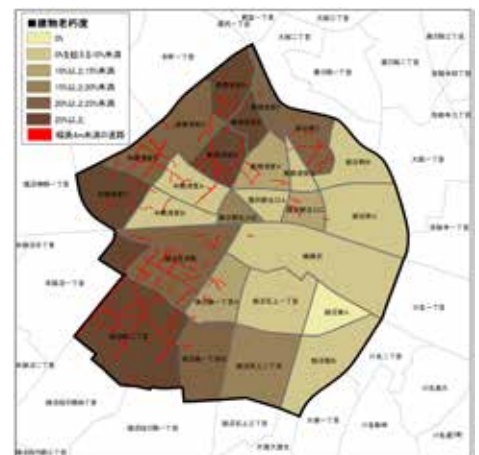


図 建物老朽化率



資料：平成17年度都市計画基礎調査

【公園緑地・オープンスペース】

- ・藤沢駅周辺地区内では、都市計画公園・緑地 13 箇所、それ以外の公園・緑地 2 箇所の計 3.63ha が供用開始済となっています。その割合は、地区面積 149.7ha に対し 2.4%となっている。
- ・道路、公園を含めた地区内のオープンスペースの割合は、19.5%であり、商業地の標準的な道路・公園率 33%に比べて低い状況となっている。

表 緑の基本計画における目標水準

都市計画区域 人口一人当たり 目標水準 上段：2010年 下段：2020年	都市公園	6.1 m ² /人 13.4 m ² /人
	都市公園等	12.0 m ² /人 20.1 m ² /人
藤沢駅 周辺地区の 整備状況	都市公園	1.62 m ² /人
	都市公園等	1.95 m ² /人

都市公園等とは、都市公園以外の公共施設緑地を含む
2000年からは公立学校等のオープンスペースを緑地
として位置づけている
地区人口は18656人として計算
(平成22年5月現在)

表 道路・オープンスペースの整備水準

一般的な 考え方	道路線密度 (商業地)	5~7km/k m ²
	線密度による 標準的な道路率	30%(公園を含む 場合33%)
藤沢駅 周辺地区の 整備状況	道路用地	17.1%
	広場・運動場施設用地 及び道路用地 (鉄道・その他の空地 を除く)	19.5%

表 地区内公園整備状況

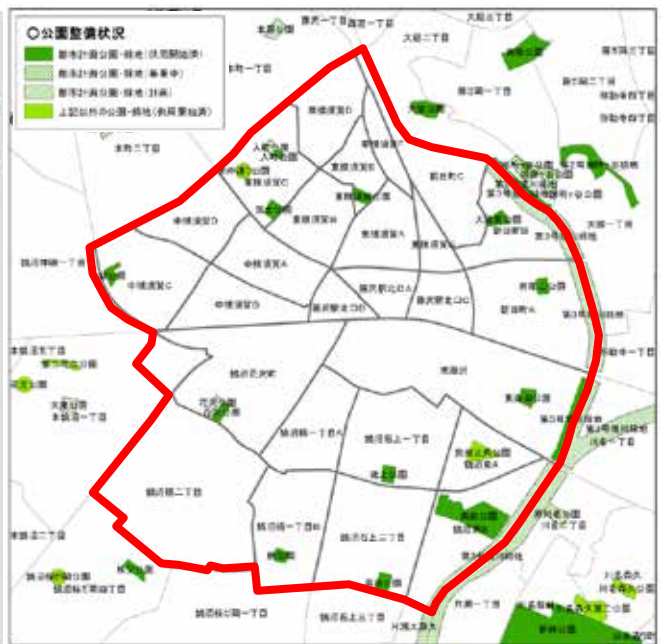
公園種別	分類	名称	整備状況	面積 (ha)	
都市計画公園 ・緑地	街区公園	大道東公園	供用開始済	0.18	
		若尾山公園	供用開始済	0.15	
		東奥田公園	供用開始済	0.21	
		橘公園	供用開始済	0.13	
		砥上公園	供用開始済	0.17	
		高砂公園	供用開始済	0.22	
		富士公園	供用開始済	0.18	
		入町公園	供用開始済 計画	0.05 0.11	
		東横須賀公園	供用開始済	0.15	
		錦公園	供用開始済	0.13	
		花沢公園	供用開始済 計画	0.13 0.12	
		近隣公園	奥田公園	供用開始済	1.00
		緑地	第3号 境川緑地	供用開始済 計画	0.61 36.26
その他	奥田三角公園 南仲通り公園		供用開始済 供用開始済	0.29 0.03	
上記以外の 都市公園・緑地			供用開始済面積合計	3.63	
地区面積に対する割合				2.4%	

この他に都市計画決定の区域で未整備部分あり

図 地区内のオープンスペースの状況



図 公園整備状況

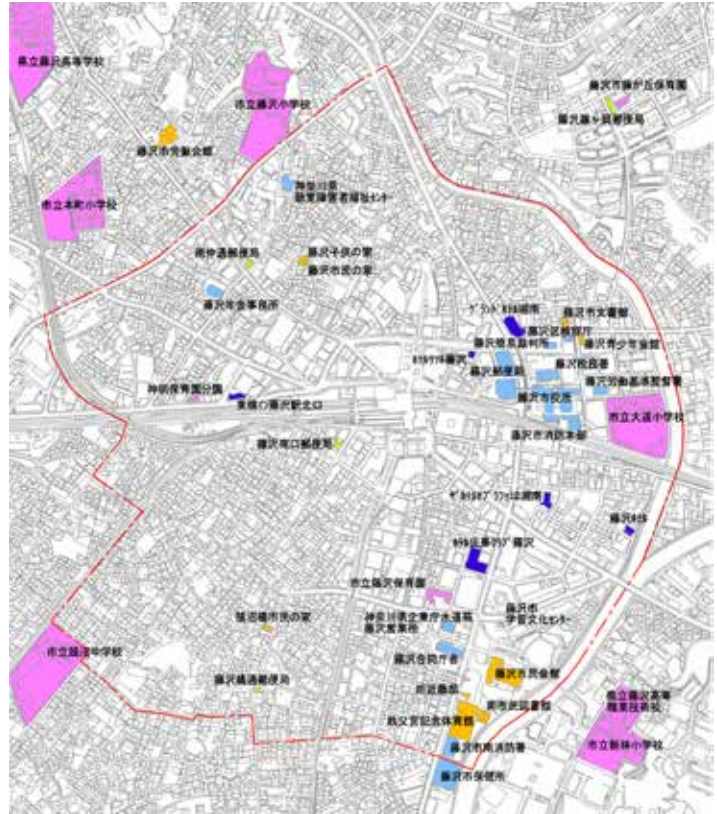


資料：平成17年度都市計画基礎調査、藤沢市緑の基本計画

図 主な公共公益施設

【公共・公益施設】

- ・中心ゾーンでは、市庁舎・市民会館などの官公庁施設、小学校や保育園などの教育施設、南市民図書館などの文化施設が集積している。
- ・周辺ゾーンでは、主に、市民の家、郵便局、保育園などが分布している。

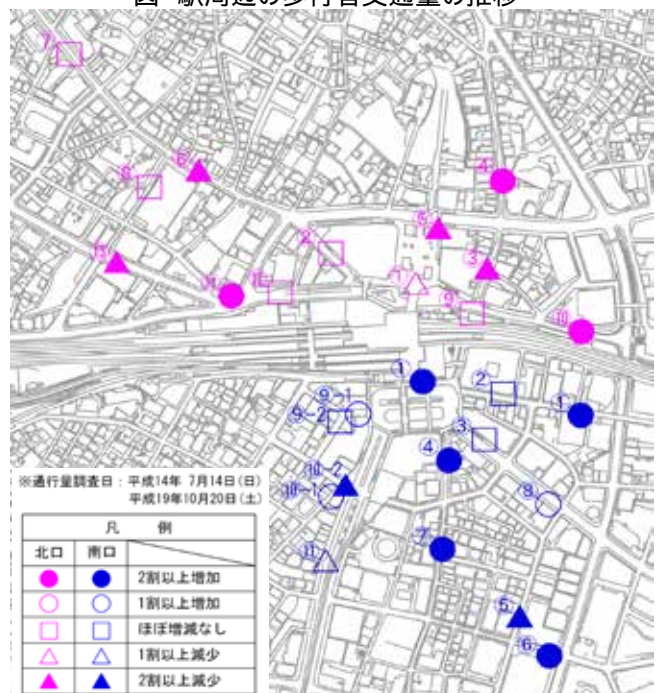


資料：平成17年度都市計画基礎調査 他

【歩行者通行量】

- ・平成19年における駅周辺の歩行者通行量は、平成14年に比べて、平日通行量は減少しているが、休日歩行量は108%に増加している。
- ・南北の通行量は、南側では増加した地点が多く、北側では減少した地点が多く見られる。
- ・特に、北側ではダイエー入口前、ビックカメラ東側、無印良品前で大きく減少しており、南側ではエスタ入口前、明治地所横、江ノ電高架下で大きく減少している。

図 駅周辺の歩行者交通量の推移



資料：藤沢駅周辺商店街活性化調査事業報告書

表 駅周辺の歩行者交通量の推移

調査日	平成14年	平成19年	増減(%)
平日	302,486	301,560	99.7
休日	332,886	361,459	108.6
合計	635,372	663,019	104.4

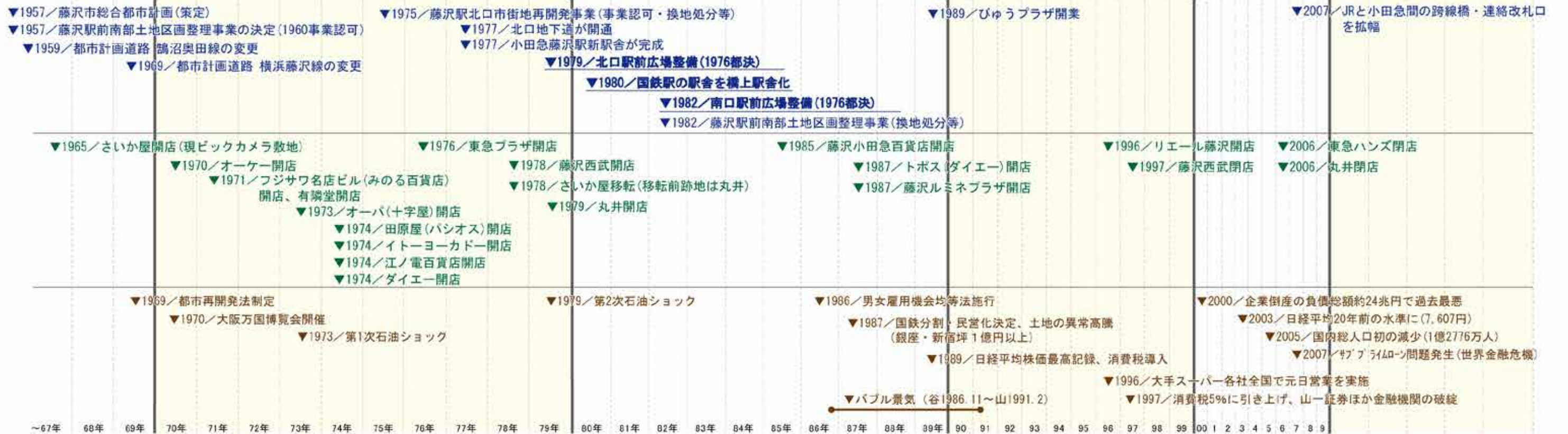
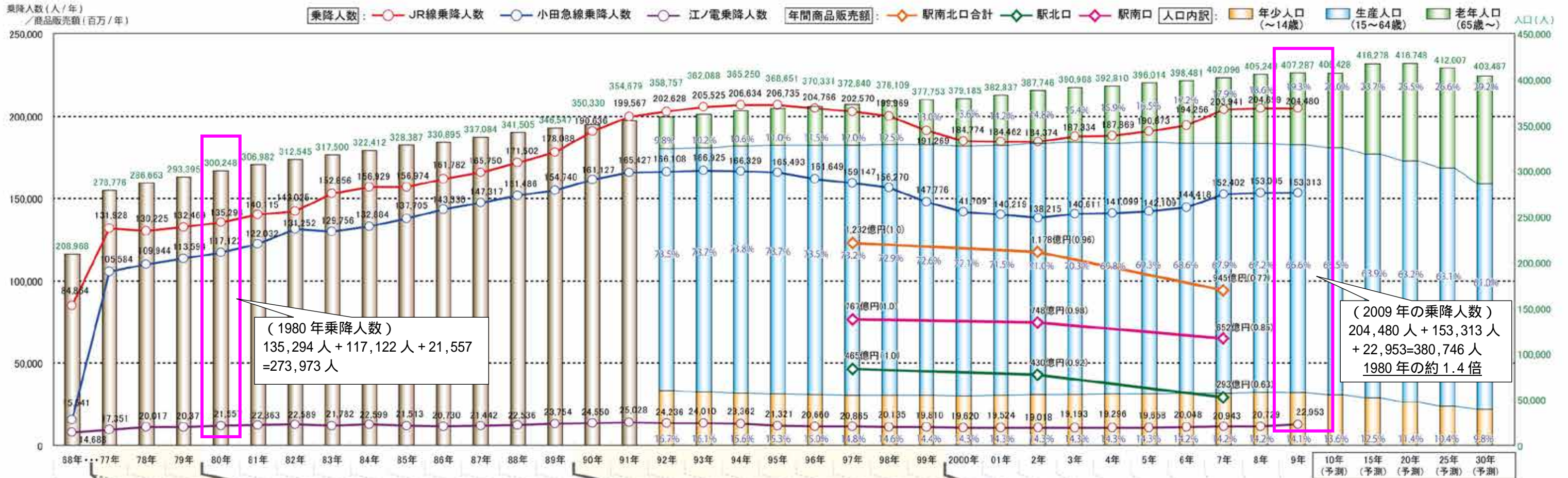
表 通行量調査地点

通行量調査地点・北口地区		
(1) 北口デッキ駅入口	(6) ダイエー入口	(11) 藤沢三浦信用金庫前
(2) さいか屋西側道路	(7) 富士見湯前	(12) 北口駅前通路
(3) ビックカメラ東側	(8) ダイエー構入口	(13) 無印良品前
(4) 文華堂書店前	(9) 地下通路中央	
(5) 秀英予備校前	(10) 市役所新館前通路	

通行量調査地点・南口地区		
(1) 南口デッキ駅入口	(6) イトーヨーカドー前	(10-1) 明治地所前
(2) 藤沢プライムビル前	(7) トキワ漢方薬局前	(10-2) 明治地所横
(3) クリオマンション前	(8) リーナ銀行前	(11) 江ノ電高架下
(4) 中央三井信託銀行前	(9-1) オーバー道路	(12) 三菱UFJ証券前
(5) エスタ入口前	(9-2) オーバー橋道路	

4) 藤沢駅の乗降人数・駅周辺活力・市人口の推移

・乗降人数は、降車人数データがない年度については乗車人数より算出



2. 藤沢駅周辺地区の再活性化にむけた課題整理

1) 藤沢駅周辺地区の持つ優位性

まだ活力がある

市の中心的な都市拠点としてのポテンシャルを活かした活力の向上

- ・一日約 38 万人の乗降客数
- ・観光地への中継点
- ・既存の商業集積

- ・藤沢駅は 3 社合わせて市内では飛びぬけた乗降客数であるが、単に乗り換える鉄道利用者が多く、本地区に来る目的性を創出することが必要
- ・夏の江の島や湘南海岸などへの日帰り観光需要は高いが、藤沢駅周辺地区は通過ポイントとなっており、本地区が魅力ある目的地となる必要がある
- ・藤沢駅周辺は百貨店 4 店が競い合った昭和 50 年頃の百貨店戦争頃に急激に商業集積を高めたが、その後大型店の撤退等により集積とともに活気が低下しており、集客性の向上が必要
- ・市内では最も商業集積が大きいですが、湘南モールフィルのような車利用の郊外型店や、辻堂駅前の湘南 C-X のように規模で集客する拠点商業施設など跡地利用型の施設に対して、永年積み上げてきた中心商業地の魅力の発揮が必要

他にない特色がある

湘南地域への玄関口の立地を活かした湘南ブランドを展開

- ・湘南をコンセプトとしたまちなみ演出
- ・まちなかで湘南の風
- ・歴史資源や文化資源

- ・「湘南の玄関口」にあたり、湘南としてのブランドを活かすとともに、藤沢市がこれまで育ててきた歴史・文化を積み上げてきた街でもあり、様々な蓄積を活かし、湘南・藤沢のブランド展開が必要
- ・昔は湘南の風や空気の違い、景観を本地区で感じられたが、現状では中高層建築物などによって遮られ湘南の海の印象は薄くなりつつあり、さわやかな空気が感じられる地域気候のコントロールなどが必要
- ・本地区には遊行寺や東海道藤沢宿関連の施設などの歴史が残っており、特色あるまちづくりに活用していくことが必要

恵まれた自然がある

中心市街地での緑地の確保や海の恩恵を享受し、環境と共生するまちづくり

- ・中心市街地としては多い緑
- ・ヒートアイランドの予防

- ・市街地整備に伴いだいに松林などの緑を失われてはいるが、現在でも鵠沼などの低層住宅地は宅地内の緑が豊富であり、駅周辺でも公共用地の緑化をはじめとして比較的緑が多くなっていることは本地区の大きな特色であり、公共用地緑化、民有地緑化をさらに進めて、緑豊かな中心市街地の充実が必要
- ・湘南の風を感じられるように河川や幹線道路などを中心に風の道を確保していくことが必要
- ・水産物や農産物など地場の生産品が身近で得られる豊かさもあり、さらにこれらを活かした湘南らしい食・楽しみ方等の発信も必要

得がたい利便性がある

中心市街地であることの利便性を最大限に活用

- ・本地区では土地区画整理事業や市街地再開発事業などにより概ね基本的な都市基盤は空間として整備されており、今後、老朽化した施設の改修の推進やユニバーサルデザイン化の推進、緑化の推進など、質の向上を図ることが必要

(続き)

- ・公共交通拠点としてのアクセスの良さ
- ・各種公共公益施設の集中
- ・移動しやすい平坦な地形

- ・他の都市拠点(生活拠点)や郊外型大型店とは異なり、本地区には主要な公共公益施設も集中し、買い物だけではなく生活全般にわたって利便性の高い地区であることから、この特性を維持し、さらに向上させることが必要
- ・鉄道で分断された地区の南北の連携は、自動車交通について、鶴沼奥田線の整備により、国道467号、戸塚茅ヶ崎線とあわせてネットワークを形成するとともに、歩行者・自転車については縦断強化の検討が必要
- ・これらの利便性を維持するとともに、東日本大震災の経験に鑑み、都市基盤や公共公益施設、民間施設の防災性の向上を図るために、津波に対する避難場所の確保、安全な避難路の確保、老朽化した建築物・工作物の改修の促進などを行うことが必要

2) 藤沢駅周辺地区が求められる役割と考慮すべき視点

【社会状況変化等から考慮すべき視点】

超高齢社会における、より多くの自立的で活発な活動の促進・支援
 低炭素社会に資する拠点形成・都市活動促進
 安心・安全の向上
 ・多くの市民・来街者が交流する場であり、市の中心としての役割を果たす場として、災害に耐えるとともに、避難・救援機能の保持

【地域が求める役割・機能】

地域の活力・にぎわいの維持・創出と再活性化
 ・日常的な市民等の活動や、観光客・来街者の回遊・交流
 超高齢社会等を見据えたくらしやすさを支える都市拠点形成
 ・バリアフリーな都市空間形成・コンパクトな都市機能配置・くらしを支える都市サービス機能等の維持・充実
 歩行、公共交通、自家用車、自転車等の多様な交通モードの円滑な共存と安心・安全・利便性の向上
 地域が育んできた歴史・文化・アイデンティティの維持・充実

【市全体の視点から期待する役割・機能】

中心市街地であり広域都市拠点に必要な都市機能の維持・充実
 藤沢市の顔・シンボルにふさわしい魅力と質
 市全体の活力・観光交流創出の牽引
 ・湘南地域の広域拠点であり、玄関口としての役割の再生・向上
 ・ユニバーサルデザインを取り込んだ都市拠点・空間の形成
 ・藤沢市の将来都市構造実現に必要な都市拠点としてのポテンシャル・吸引力・機能分担
 ・本市が育んできた歴史・文化・アイデンティティの維持・充実

【広域に対し担っていきたい役割・機能】

首都圏から湘南地域に訪れる際の玄関、ターミナルとして認識される都市拠点
 湘南地域から訪れる広域拠点としての都市機能・役割の充実・創出
 湘南・藤沢らしさ、湘南・藤沢ライフ等の発信

3) 検討すべき課題

市を牽引・先導する活力再生と他都市拠点との連携・分担を踏まえた担うべき役割

- ・市の都心部及び広域都市拠点としてのポテンシャルの再生とともに、市全体として活力創出にむけ、辻堂・湘南台などの都市拠点と役割分担・連携を見据えながら、地区が担う役割を果たすことが求められている。

湘南の玄関口、藤沢市の顔となる特性づくり

- ・湘南の玄関口として、また藤沢の都心部としてのポテンシャルや情報発信が求められる中で、空間・景観形成に配慮した特性を持った都市拠点の検討とともに、地区全体の都市構造やそのあり方等の検討が必要である。

藤沢駅を含む交通ネットワークの見直し

- ・低炭素社会及び超高齢社会を見据え、公共交通の利用促進とともに、交通モード間の円滑な連絡ができる交通ネットワークの充実が必要である。
- ・幹線道路網の充実とともに、より快適・安全な道路ネットワークのあり方・利用形態等についての検討が求められる。
- ・藤沢駅から街へと人が流れる動線や南北連携の強化など、藤沢駅周辺街区を核とした歩行者ネットワークの充実が求められている。

既存ストックの更新を見据えたコンパクトな都市構造形成にむけた機能維持・配置

- ・藤沢駅周辺では建物や機能の更新時期を迎える民間・公共施設が多くあるが、地区全体を束ねるまちづくりの方向性・ルール等はない状況である。街としての一体感、効率性、活力創出とともに、都市拠点へのニーズ・役割等に対応するためには地区全体の都市構造を見据えた建替や機能更新等の推進・誘導の検討が必要である。特に活力維持・創出や、市民サービス等を配慮した機能配置等の方向性が求められている。

東日本大震災の経験を糧とした都心部・都市拠点のあり方

- ・多くの人々が利用する藤沢駅があり、藤沢市の都心部として、災害等の緊急時において本地区が担うべき役割を再確認するとともに、その備えを持った取組が必要である。

実現するための仕組み・ルールづくり

- ・地区全体で一体感を持ち、効率的・魅力的な地区形成を進めるには仕組みやルールづくりが必要であるとともに、より円滑な推進にむけ、事業者や市民、行政等が早期に連携した取組を図ることが求められている。